



EL CAMINO PARA REDUCIR

LAS MUERTES VIALES A CERO

Hace más de un año entró en vigor la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y sólo 10 estados han homologado sus reglas para cuidar de los usuarios más vulnerables de la vía

AABYE VARGAS

A más de un año de la entrada en vigor de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que obliga a las 32 entidades a contar con leyes en la materia, hay todavía 22 estados que adeudan este trabajo.

El 17 de mayo del 2022, la Ley General de Movilidad fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) y un año después los lineamientos de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), que busca reducir las muertes viales a cero para 2042 a través de 160 acciones.

En entrevista con *El Sol de México*, el coordinador general de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), Álvaro Lomelí, señaló que entre las acciones destacan la creación de infraestructura ciclista y peatonal (como ciclovías y reductores de velocidad), establecimiento y homologación de velocidades permitidas en vías urbanas y federales, así como exámenes de manejo para la emisión de licencias de conducir.

Sólo 10 estados: Aguascalientes, Baja California Sur, Colima, Durango, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Quintana Roo, Tamaulipas y Yucatán, han homologado sus leyes en movilidad, mientras otros estados, como Chihuahua y

Sonora, aún no cuentan con una que protege a peatones y ciclistas.

¿Qué dicta la Ley General de Movilidad y qué es la estrategia?

En este sistema están representadas las 32 entidades por medio de los secretarios de Movilidad o Transporte. Por parte de la federación está la Sedatu, la Secretaría de Economía (SE), la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), y también como autoridades invitadas están las secretarías de Salud (Ssa), de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras).

En 2020 se hace una reforma a la Constitución en el Artículo Cuarto, en donde se reconoce como un derecho humano que todas las personas tengan acceso a la movilidad en un ambiente de seguridad y sostenibilidad.

La Ley General de Movilidad se publica el 17 de mayo del 2022, que dice que tienen seis meses las 32 entidades para armonizar sus leyes, pero sólo lo lograron 10 entidades, siguen en deuda 22 más en tener una ley local.

Desde la Secretaría estamos promoviendo a gobiernos locales y legislaciones locales que se armonicen. El 24 de agosto vamos a tener un taller de la mano de la comisión de la Cámara de Diputados para que legisladores locales puedan tener criterios mínimos de armonización, y lograr en el corto plazo que las 32 entidades cuenten con una ley local.

Diecinueve ya tenían alguna ley en la materia; tener una ley general obliga

a todas las entidades, lo importante es que cada una tenga una ley específica, que reconozca las particularidades de cada una.

¿Qué objetivos para reducir muertes viales tiene la Estrategia Nacional?

La Estrategia no está hasta el 2024, sino al 2042. Se aprobó el mes pasado, el 22 de junio, y a partir de su entrada en vigor tiene líneas de acción.

Son cinco ejes principales: el primero que nosotros como Secretaría quisimos empujar es el de desarrollo económico articulado al territorio, cuestiones en materia de cómo ordenar el desarrollo urbano de las ciudades, porque está íntimamente relacionado en cómo se mueven las personas, en dónde están las zonas de trabajo, de vivienda, en dónde se concentran las zonas de abasto, de recreación, y cómo está diseñada y articulada, la forma en que se mueven las personas.

Buscamos llegar en algún momento a cero muertes viales, pero no es de la noche a la mañana, por eso la estrategia tiene horizontes de largo plazo, y no es con emprender una acción, es el cúmulo de muchas acciones.

¿Protege a peatones y ciclistas?

En México mueren alrededor de 15 mil personas al año en accidentes relacionados al tránsito, ya sean peatones o ciclistas que no tienen infraestructura básica, o accidentes que pasan en vías de comunicación que no son las mejores. La infraestructura incluye, si nos vamos a la escala más pequeña, es una de las acciones que le tocan al municipio.



Es identificar en la ciudad aquellas zonas en donde se han dado mayores accidentes, aquellos cruces que fueron diseñados como carreteras pero la mancha urbana se las comió, los desarrollos habitacionales que están ya contiguos y que no tienen criterios mínimos de seguridad, como cruces peatonales, presencia de rampas, bolardos (postes pequeños que delimitan la vía), señalamientos horizontal y vertical, que presenten condiciones mínimas para el peatón o al ciclista”.

¿Apoya Sedatu en el financiamiento para este tipo de infraestructura?

Desde la Secretaría, desde que empezó la administración, se tiene el programa de Mejoramiento Urbano, en el cual muchas de las acciones de infraestructura y de equipamiento que se han elaborado van en ese sentido; incluyen la construcción de algunos andadores peatonales, ciclovías, o todos los equipamientos de infraestructura educativa, de salud, cultural se han diseñado con los estándares internacionales y normas mexicanas en materia de seguridad.

(En este eje) se enfoca en el peatón y en el ciclista principalmente, y no sólo hablo de la promoción de infraestructura incluyente y segura, sino también de algunas otras acciones que las autoridades municipales y estatales pueden emprender para fomentar estos servicios para que se presten con mayor seguridad.

En el Día Internacional del Peatón es una muy buena noticia que se tengan criterios claros para que las autoridades puedan emprender acciones puntuales y encontrar financiamiento”.

¿Se impulsa el transporte público?

El transporte público es uno de los ejes que nosotros vemos como prioritarios. El poder apostarle en los tres órdenes de gobierno debe de ser el camino, es en donde la mayoría de las personas se mueve, varía entre ciudades, pero anda en el orden de 70 y 80 por ciento que se moviliza en transporte público, y ha sido relegado con la llegada de automóviles chocolates, en su momento, y autos baratos.

También es un tema cultural, el estigma que se tiene al usar el transporte público. El poder dignificar y hacer que tome la relevancia que se requiere y necesita es una de las prioridades, tener servicios eficientes, seguros y sostenibles.

¿Qué puntos contempla la Ley General?

En la estrategia se habla de la necesidad de tener en todo el país un registro público de vehículos, para que se pueda tener un control real y verdadero de todos.

Se habla de la homologación a nivel nacional de licencias de conducir, que en cada una de las entidades puede ser muy laxa, que es prácticamente pagar y entregan la licencia de conducir. Por ejemplo, en Guanajuato, exigen exámenes clínicos, teóricos y prácticos para que la puedan emitir.

La estrategia sí dice que en mediano y largo plazo se tienen que hacer unas acciones para poder homologar la emisión de una licencia de conducir, y que sea lo mismo pedirla en Tabasco que en Sonora, con estándares que permita verdaderamente que una persona que tenga las capacidades.

El tema de las aplicaciones no entra de lleno, no es tan específico, pero sí tiene acciones en la necesidad de regular el servicio, que si se va a dar la posibilidad de que circulen estos servicios

tipo Uber, sean con registros y padrones para que la autoridad pueda conocer cuántos vehículos son, quiénes son los conductores, dónde están las zonas de mayor demanda, para que eso permita diseños de política pública en materia de seguridad, o de prestación de un servicio público distinto.

(También) menciona el tema de infraestructura ciclista, de cómo debe de ser, promover servicios públicos de bicicleta, son más de 160 acciones.

¿Las motos son un problema?

Las motos son un problemón. Las personas crecen a un ritmo del dos por ciento, los vehículos a un ritmo del cinco por ciento, y las motos a 16 por ciento, la movilidad en motocicleta está siendo un problema por el número que está aumentando anualmente y que son vehículos muy pocos seguros, y que no se tiene también las mejores prácticas en materia de seguridad vial.

Sería poco práctico prohibir la circulación (de las motos), al final es un problema estructural. La gente se mueve en motocicleta porque se les ha orillado, si el transporte no es funcional, no es atractivo, no es seguro, y no les alcanza para un vehículo, les queda subirse a una moto. ■

Ve a C

En México mueren alrededor de 15 mil personas al año en accidentes relacionados al tránsito

“La Estrategia no está hasta el 2024, sino al 2042”



AVANZA LENTO LA MOVILIDAD SEGURA

Esta es la lista de los estados que ya tienen su propia ley para calles seguras y saludables



Gráfico: Rodolfo Gómez García

Fuente: Publicaciones de gacetas estatales y Coalición Movilidad Segura